



aus der Reihe: Tünger's Reisen

Tagebuch vom 6.3.2014



Bus-Reisen durch die Elfenbeinküste

von Hans Tuengerthal



Fahrt durch die landwirtschaftlich intensiv genutzte Elfenbeinküste. Die Urwälder werden gerodet

In dem modernen Hotel Isis in Abidjan hatte ich schlecht geschlafen, war immer wieder wach geworden. Krämpfe im Bein, aber am Morgen guten Stuhlgang, was nach der langen Bahnfahrt auch wichtig war. Das Hemd war noch feucht von gestern (hatte ich handgewaschen), dann zum Frühstück in die Lounge gegangen, wo nicht nur Europäer waren, sondern sehr **viele Einheimische**. Die meisten Schwarzen sahen sehr elegant aus. Viele sind groß gewachsen, sauber rasiert auf Kopf und Bart, dazu europäische Kleidung an, mit glänzenden Schuhen. Generell ein erfreulicher Anblick, einige afrikanische Frauen waren dabei, auch sie elegant gekleidet, eine Augenweide. Aber das Bemerkenswerte ist weniger die Kleidung als die Art der Bewegung, fast alle sind geschmeidig, elegant, besonders elastisch sind natürlich die Frauen, fast alle jung, Bei den Männern auch mittelalterliche, wobei die Älteren offensichtlich auch die Ranghöheren sind, wie ich an der gezeigten Höflichkeit meinte ablesen zu können. Natürlich gab es auch einige weiße, wenige jung, fast alle Mittelalter, darüber einige schon Grauhaarige. Die wenigen anwesenden weißen Männer sind zwar auch akkurat gekleidet, aber ohne Schick. Der Unterschied fällt auf, wenn sie -wie die anderen- an die Theke gehen um sich Essen oder Getränke zu holen - da fehlt eben die Geschmeidigkeit, die natürliche Eleganz. Das klassische Bild von Afrikanern läßt sich hier bestens korrigieren. Die schwarzen Geschäftsleute sind mit allen modernen Accessoires eines modernen Businessman ausgestattet, Laptop, i-Phone oder I-Pad, mindestens Smartphone. Aber kaum jemand spielt damit. Dazu muß ich sagen, daß ich zwar zuhause einen Laptop habe, ihn aber nicht mitgenommen habe, Anke hat einen I-Pad, ich jedoch kann damit nicht mal umgehen und mit einem Smartphone kann ich auch nichts anfangen. Also die sind mir alle überlegen, von denen kommt keiner aus dem Busch. Also hier drinnen sieht es nicht anders aus als in einem Hotel in Deutschland, in dem viele Geschäftsleute abgestiegen sind. Ich besorge mir an der Buffet-Theke mein Frühstück, das sind Brot, Butter, Kaffee, Marmelade, Honig.

Nachdem ich mich gestern entschieden hatte heute nicht nach Osten nach Grand Bassam zu fahren sondern nach Westen **nach Sassandra**, mache ich mich um 9 Uhr mit einem Taxi auf den Weg. Das Taxi hatte ich von der Information des Hotels bestellen lassen. Zunächst fahren wir die breite Boulevard de la Paix entlang, an dem zahlreiche öffentliche Einrichtungen liegen z.B. das Ge-bäude der Vereinten Nationen¹, das Militärzentrum, Krankenhäuser-



lebendiges Abidjan, genauer der wilde Stadtteil Adjamé

Es ist eine Prachtautobahn an der auch die Die Fahrt durch die quirlige Stadt ist nervig, dann erreiche ich den wilden Stadtbezirk Adjamé, hier ist es noch chaotischer. Aufzeichnungen aus dem Reisebericht: "Von Abidjan reiste ich mit lokalen Bussen nach Sassandra, einem kleinen Ort im Westen des Landes. Bevor ich los fahre mache ich von der 8en Etage noch einige Bilder der modernen Innenstadt von Abidjan-Plateau, aber aufreizend ist der Blick auf die modernen Bauten nicht. Auf dieser

¹ Elfenbeinküste stellt traditionell zahlreiche Blauhelme als Welt-Feuerwehr. 2004 wurden allerdings in CI für friedenserhaltenden Maßnahmen während des Bürgerkrieges 9.400 Blauhelmsoldaten, 200 Militärbeobachter und 1.350 internationale Polizeikräfte aus mehr als 40 Ländern unter UN-Mandat stationiert.

Busreise durch die Elfenbeinküste.

Tagebuch 6.3.2014

zehnstündigen Fahrt kann ich mal wieder das pralle Leben Afrikas erleben".

Die Fahrt führt die wichtige Hauptstraße nach San Petro und weiter nach Liberia entlang. Mit einem Taxi in einen der vor Leben überquellenden Vororte gebracht, finde ich unter dem physischen Schutz eines selbst ernannten Guides den Zugang zu den Taxi prousse, den landesüblichen Kleinbussen. "Oui, monsieur, nous avons un Bus à Sassandra, allez avec moi!" Und das



überquellendes Leben auf den Märkten

versuche ich, aber das **Gedränge ist groß**, die Leute schauen mich auch nicht gerade freundlich an, es wirkt alles laut, hek-tisch, aggressiv und es ist unvorstellbar dreckig. Und es riecht nach Tropen, das ist so ein säuerlicher Duft, in dem sich blühende Bäume, vergärende Früchte, zersetzende Fäkalien und die wabernden Abgase der Verbrennungsmotoren mischen. Mal ist die eine Nuance stärker, mal die andere. Schließlich erreichen wir nach einigen Ecken einen Platz zwischen Buden, vollgestellt mit Überland-Bussen in allen Stadien zwischen Neuwagen und kaum identifizierbarer Rostlaube. Dort liefert er mich an einen Fahrer ab, verlangt eine überraschend hohe Pfadfinderprämie, die ich etwas herunterhandle. Der Busfahrer ködert mich gleich ein zusteigen und ein Ticket zu kaufen, indem er



Es ist eng im Busbahnhof und laut

mir den besten Platz, nämlich neben sich, anbietet. Ich kann in dem Bus sitzend die Menschen beobachten **Die Afrikaner** um uns herum sind jung, mein Alter hat hier keiner, mein Alter kann auch kein Afrikaner schätzen, ebenso wie es uns schwer fällt das Alter der dortigen Menschen an der Phisionomie zu schätzen, eher geht es mit der Analyse der Bewegungen und sie sind alle agil, selbst die Behinderten, die sich auf einem Bein und einem Stock gestützt durch das Gedränge quetschen. Die Meisten sind junge Männer, oft nur mit einer zerschlissenen Hose bekleidet, oft mit vor Schweiß glitzernden Oberkörpern tragen sie riesige Lasten, wie ganze Schränke, Autoteile oder sie rollen sich bückend Autoreifen zu einer Werkstatt oder einem Laden. dazwischen Jungen, die ebenfalls Lasten

tragen, daß ich vermute bei uns würde die Polizei einschreiten wegen Lebensgefahr.

Der **Kampf in Afrika** um das Überleben setzt alle Kräfte frei. Und dabei wird gerufen und geschrien, denn im Überlebenskampf wird auch Platz benötigt und er ist in einem solchen Moloch knapp. Hier spürt jeder Fremde, Afrika ist überbevölkert, doch die Menschen erspüren hier die Nischen fürs Überleben. Frauen drängeln sich auch durch, nur wenige sind verschleiert, aber alle wirken selbstbewußt, entschieden, denn ist *frau* das nicht, findet sie die notwendigen Körnchen nicht, die fürs Überleben benötigt werden. Hier warte ich von 09Uhr bis Uhr 45, dann fahren wir mehr als überladen los, es geht durch die nördlichen **Vororte**. Vorbei geht es an unendlichen Reihen von Verkaufsständen, Werkstätten, Imbißbuden, die aus nicht mehr bestehen als einem wackeligen Stuhl, einem Hok-



6 verschiedene Geschäft auf den wenigen Metern

Busreise durch die Elfenbeinküste.

Tagebuch 6.3.2014

ker und wenn sie Glück haben einer schatten spendenden Plane, die bei Regen auch gegen Nässe schützen soll. Immer wieder unvorstellbarer Dreck, vor allem Plastikmüll.



zahllose Menschen finden ihr Auskommen auf den Plastik-sammelplätzen

dieser Tage der Massaker vor 20 Jahren gedacht wird. Dort wurde im vergangenen Jahr die Benutzung jeder Art von Plastik verboten. Selbst wenn Brot aus Europa in Plastik verschweißt importiert wird, reißen die Zöllner die Folie ab, mit dem Ergebnis, daß das Brot in dem warm-feuchten Klima in kürzester Zeit verdirbt.



Frau mit Baby und Alteisen-sammlung

Dazu spendete ich das Geld für 20 **Schubkarren**², mit denen die Kinder einmal in der Woche durch ihr Dorf fahren und den Plastik-Müll einsammeln. Das soll bereits Erfolg haben, teilte mir Cathérine mit. Diese Erfahrungen sind der Hintergrund, warum ich mehr als andere Reisende auf diese Umweltbelastung besonders achte. Die Kulisse meiner Unterweltszene sind moderne Hochhäuser, aufgeständerte Hochstraßen, auf denen ich eine unendliche Kolonne von Autos, vorwiegend Lastwagen beobachten kann. Schließlich sind keine Hochhäuser mehr zu sehen, Bäume, oft prägen grüne Palmen, noch öfter kahle Bäume die Landschaft. Erst später fällt mir auf, wir haben die eigentliche Stadt verlassen, wir fahren an dem bedeutenden Parc, bzw Forêt du Banco. Er ist Teil des Nationalpark-Kon-

Aber, und das scheint mir der Rede wert, fallen immer wieder Arbeitsgruppen auf, die den Dreck, besonders den **Plastikmüll** einsammeln, an manchen Stellen wird dieser gesammelt, ausgebreitet und gestapelt, zusammen gebunden und für das Abfallrecycling vorbereitet. Wie mir scheint entwickelt sich in Cote d'Ivoire eine Recycling-Industrie aus. Überhaupt, und seit Catherine bin ich ja sensibel für das Stichwort Plastik und Afrika, haben einige Regierungen in Afrika begonnen dem Plastik-Müll den Kampf angesagt. Am Radikalsten sind sie in Ruanda, wo

Ich wende mich wieder der Umwelt zu. **Umweltschmutz** in dieser Dimension ist ein recht neues Phänomen. Noch vor 1/2 Jahrhundert stammten die Verpackungsmaterialien in Afrika weitgehend aus der Natur: Bananenblätter, Baumwollgewebe, ausgeholte Holzstücke, oder Bambusstücke. Diese verweseten, wenn sie nicht aufgefressen wurden oder verbrannt wurden. Das erste Mal mit dem Problem der nicht verwitternden Plastikbehälter, vor allem Tüten, wurde ich Mitte der 90er Jahre konfrontiert, als ich die vollkommen versauten Strände der Karibik genauer anschaute.

Später sah ich bei meinen Schiffsreisen die großen Mengen herum dümpelnden Plastikflaschen. In der Mongolei erfuhr ich in den späten 90er Jahren, daß die ansonsten sehr umweltbewußten Mongolen mit **Plastik** nichts anfangen konnten und deshalb einfach wegwarfen und herumliegen ließen. Aber voll-kommen geschockt war ich, als ich vor 2 Jahren in den Dörfern von Burkina die und glaublichen Mengen leichter Tüten durch die Gegend fliegen sah, die sich an Bäumen und Sträuchern verhedderten. Damals entschloß ich mich im Programm von Cathérine die Schüler an den neu gebauten Schulen anzuregen, ihre Umwelt sauber zu halten.



meine Schubkarre, die Entsorgungstonne für Plastik

² anlässlich Rolfens und meines 150ten Geburtstages wurden uns ca 1000 € gespendet, die für dieses Projekt eingesetzt werden

Busreise durch die Elfenbeinküste.

Tagebuch 6.3.2014

zeptes von Côte d'Ivoire mit einer Fläche von ca 30 qkm. Es wurde im Jahre 1929 als Waldreservat eingestuft und beherbergt inzwischen auch die Forstschule der westafrikanischen Regierung und ist seit 1953 Nationalpark.³



In wenigen Gebieten Westafrikas sind noch große Teile des einstigen Urwalds erhalten (südwestl. Elfenbeinküste)

Wichtig ist seine Rolle als **grüne Lunge** der Agglomeration Grand Abidjan. Nach Internet soll der Baumbestand mehr als 800 Arten umfassen, darunter einige seltene Arten aus Afrika, Asien und Lateinamerika. Inzwischen wurde auch ein Ökohaus weingerichtet und Jugendliche können hier geschult werden. Überhaupt, das einst sehr reiche Land Elfenbeinküste hat schon früh unter französischer Anregung Umweltschutz betrieben, dabei besonders reizvolle Landschaften und reichhaltige Biotop Schutz gestellt. Rund 20000 qkm wurde unter den Schutzstatus eines National-Parks gestellt, das macht immerhin ca 8% der Staatsgrenze aus, viel für afrikanische Staaten.



meist sieht die Landschaft so aus, Reste der Primärwälder sind noch zu erkennen.

Später begegnen uns immer wieder schwere Lastwagen, die beladen mit frisch gesägten **Urwaldriesen** sind. Dabei hat sich die Elfenbeinküste, veranlaßt durch die europäischen Staaten und die USA verpflichtet, die Waldbestände nachhaltig zu nutzen und die Primärwälder zu schützen. Doch das scheint nicht viel zu helfen, deshalb hat sich "Die **Vegetation** der Elfenbeinküste hat sich in den vergangenen Jahrzehnten durch menschliches Zutun grundlegend geändert. Ursprünglich war ein Drittel des Landes im Süden und Westen vollständig von dichten Wäldern bedeckt. Dazu kamen Baumsavannen im Zentrum und Norden sowie kleine Mangroven an der Küste. Seit der Kolonialzeit hat sich der Waldbestand stark verringert, teils durch die Anlage von Plantagen, teils durch



Gewaltige Urwaldriesen werden zu den Hafenstädte gekarrt.

Abholzung. Für das Jahr 2007 wurde der natürliche Waldbestand auf 6 Millionen Hektar geschätzt." Immer wieder versuche ich Bilder von den ramponierten Wäldern zu machen, die nicht nur den Plantagen zum Opfer fielen, sondern in denen auch immer wieder Siedlungen angelegt wurden⁴. Immer wieder stehen am Straßenrand große Säcke, gefüllt mit **Holzkohle**, denn die ist vermutlich deutlich billiger als das Petroleum zum Kochen. Später erfahre ich, eine Stadt wie Abidjan, verbraucht 300.000 Tonnen Holzkohle pro Jahr (während kenianische Arbeitsmarktexperten angeben, nicht viel zu helfen, deshalb hat sich "Die Vegetation der Elfenbeinküste hat sich in den vergangenen Jahrzehnten durch menschliches Zutun grundlegend geändert. Ursprünglich war ein Drittel des Landes im Süden und

³ Internet: Vor den Toren Abidjans liegt mit dem "Banco" einer der kleineren Nationalparks, der auf seinen 3.000 ha das zu bewahren versucht, was andernorts schon zu verschwinden droht: ursprünglichen tropischen Regenwald.

⁴ von 1960 bis 1913 hat sich die Bevölkerung von 3,3 Mill Ew auf 20 Mill versechsfacht!

Busreise durch die Elfenbeinküste.

Tagebuch 6.3.2014

Westen vollständig von dichten Wäldern bedeckt. Dazu kamen Baumsavannen im Zentrum und Norden sowie kleine Mangroven an der Küste. Seit der Kolonialzeit hat sich der Waldbestand stark verringert, teils durch die Anlage von **Plantagen**, teils durch Abholzung. Für das Jahr 2007 wurde der natürliche Waldbestand auf 6 Millionen Hektar geschätzt." Immer wieder versuche ich Bilder von den rampo-

nierten Wäldern zu machen, die nicht nur den Plantagen zum Opfer fielen, sondern in denen auch immer wieder Siedlungen angelegt wurden⁵. Immer wieder stehen am Straßenrand große Säcke, gefüllt mit Holzkohle, denn die ist vermutlich deutlich billiger als das Petroleum zum Kochen. Später erfahre ich, eine Stadt wie Abidjan, verbraucht 300.000 Tonnen Holzkohle pro Jahr (während kenianische Arbeitsmarktexperten angeben, dass die Holzkohleproduktion im Land 200.000 Arbeitsplätze stellt).

Zur Fahrt ist nicht viel zu sagen, außer daß recht oft **Verkehrskontrollen** stattfinden. Dazu fahren wir durch einen Hindernisparcours, der uns zwingt im Schritt zu fahren.

Einige Fragen an den Fahrer, eine Unterschrift auf eine Liste, die der Beifahrer der Polizei vorlegt, dann geht es weiter⁶. Ich habe neben dem Fahrer einen leidlich bequemen Platz bekommen, meine Füße ruhen auf einigen gefüllten Säcken, ich kann aus dem Fenster schauen und habe frische Luft, denn es ist stickig schwül. Der Bus fuhr erst los, als alle Plätze mit Menschen belegt waren, als alle Lücken mit Reisegut ausgestopft waren, als niemand und nichts mehr rein paßte. Der Fahrer fährt zügig, das bedeutet auch, er umgurt die zahllosen Löcher in der Straße, bremst bisweilen abrupt, beschleunigt dann so gut es geht, stoppt plötzlich vor einem Mann, der gestikulierend versucht ein Rind über die Straße zu treiben oder weicht überraschend heftig auf die rechte Seite aus, weil auf unserer Seite ein LKW entgegen kommend, einen anderen LKW überholt.



Kakaoplantagen anstelle von Wald



Verkehrskontrolle, Strenges Fotografierverbot

Ich freue mich, unser Bus fährt schnell, erreicht schätzungsweise über 50 Kilometer in der Stunde, der **Tachometer** gibt allerdings kein Tempo an. Viele afrikanische Busse haben außer dem Lenkrad davor nicht viel: Tachometer, Benzinuhr, Temperaturmesser, Drehzahlmesser sind "out of order", wenn überhaupt noch erkennbar. Vielfach wird auch der Anlasser statt mit einem Schlüssel durch das aneinander klemmen von 2 Drähten bewerkstelligt. bedenklich wird es allerdings, wenn neben dem Gaspedal keine Bremse vorhanden ist um die Geschwindigkeit zu regulieren, also außer der Handbremse keine Einrichtung

des Fahrzeugs Lauf bremsen kann. Das habe ich zwar schon erlebt, dann aber die nächste Gelegenheit gesucht, das Fahrzeug zu wechseln, doch hier ist es nicht so schlimm. Manchmal fehlt die Asphaltdecke, statt dessen durchfahren wir große Pfützen. Während der Regenzeit sind allerdings große Bereiche der Guineazone mit Autos nicht befahrbar.

Beim **Busfahren** gilt es Vorsicht walten zu lassen. Mit der Aufhebung der traditionellen Stammesgebiete hat die Mobilität der Afrikaner enorm zugenommen. Waren früher die wichtigsten Verkehrsträger die von den Kolonialmächten geschaffenen Eisenbahnen, so sind seit der Unabhängigkeit der Staaten hier, die Bahnlinien weitgehend vergammelt. Der Hintergrund ist, daß diese einstigen Staatsbetriebe als Ministerposten an irgendwelche verdiente Unabhängigkeitskämpfer vergeben wurden, wenn es schließlich galt daß der "ausgewählte" Präsident seine koalierende "Kampfgenossen" ruhig zu stellen versuchte. Und weil der von seinem Stamm einst getragen wurde, sollen diese auch was davon haben. Somit blieben kaum "Gewinne" übrig, die zur Reparatur des übernutzten Stehenden und des Fahrenden Gutes benötigt wurden. Der andere Grund ist, die späteren "Geberländer der Entwicklungs-

⁵ von 1960 bis 1913 hat sich die Bevölkerung von 3,3 Mill Ew auf 20 Mill versechsfacht!

⁶ 2 Tage später im Westen des Landes werden wir fast alle 20 Minuten kontrolliert, denn offensichtlich ist hier die Gefahr der Überfälle deutlich größer. Dort waren die Kontrollen, die auch bisweilen mit Kontrolle der Reisenden begleitet wurden, wirklich lästig

Busreise durch die Elfenbeinküste.

Tagebuch 6.3.2014

helfen waren viel mehr daran interessiert Autos zu verkaufen, als Eisenbahnen, für die sowieso nur ein sehr lückenhaftes Netz gebaut worden war⁷. Deshalb hat sich ein den Wünschen der Einheimischen entsprechendes sehr flexibles Verkehrssystem entwickelt. Einerseits besteht es aus großen Linienbussen,

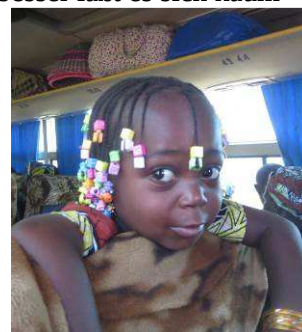


An einer Busstation, in solche Busse passen über 20 Leute + Gepäck

wie wir sie in Europa auch kennen, meist auf den Fernverkehrsstrecken.⁸ So fuhr ich vor 2 Jahren mit einem Linienbus (auf Cathérines Drängen) von Ouagadougou nach Lomé. Diese Busse haben einen mehr oder weniger festen Fahrplan (der aber nicht immer eingehalten wird) Cathérine hatte darauf bestanden, mit diesem Bus zu fahren, die kleinen Busse zu unfallträchtig sind, denn einerseits sind die Fahrer mutige bis leichtsinnige Helden, andererseits sind diese privaten Kleinbusse oft technisch in einem sehr bedenklichen Zustand.

So hatte ich vor 2 Jahren einen Bus nehmen müssen, der kaum Profil auf den Reifen hatte, andererseits offensichtlich eine kaum funktionierende Bremse. Das erste Mal hatte ich solche **Sammeltaxis** 1961 in Syrien kennen gelernt, nannte sie "Dolmusch", in Madagaskar "Taxi-Brousse". Daneben gibt es die sogenannten Point-Taxis, sie fahren meist feste Linien und starten aber erst wenn der Bus bis auf den letzten Platz besetzt ist, dabei müßte man in einigen Fällen richtiger sagen, bis niemand mehr hinein paßt. Dabei haben sich in einigen Ländern Abenteuerliches erlebt. Es kann nämlich auch sein, daß der reisende Kinder von anderen Mitreisenden auf den Schoß gesetzt bekommt, weil für sie keine Ritze mehr frei ist. Das habe ich wiederholt in Kenia oder Uganda erlebt, dabei haben bisweilen die Kinder auf meine Hose genäßt. Also die Fahrt kann zu einem Erlebnis werden und besser läßt es sich kaum

mit den Menschen dort in Kontakt kommen. Schön wäre es, wenn ich die Sprache der Einheimischen sprechen würde. So sitzt vor mir eine junge Mutter, deren Kind auf ihrem Schoß steht und neugierig zu mir schaut. Als ich ihm zuwinke, fängt es an zu lächeln, an zu lachen. Die Mutter freut sich und als ich sie frage, ob ich das freundliche Mädchen fotografieren dürfe, präsentiert sie mir das Kind stolz für ein Foto. Es kam auch auf anderen Reisen vor, daß man Kinder auf den Schoß stellte, wenn die Mutter aussteigen mußte um etwas zu erledigen, ich spürte also generell viel Vertrauen in mich als Fremden. Interessant finde ich, daß sich in den einzelnen Ländern ein spezielles **Nahverkehrssystem** entwickelt hat, so in Burkina, Togo und Benin, wo ich vor 2 Jahren unterwegs war, befördern unsereinen Mopeds. Das gibt es in Ghana z.B. gar nicht (Mopeds sind sehr viel preiswerter). In Accra hat sich ein interessantes System entwickelt, durch Handpositionen (Daumen oben oder unten, Spreizen von 3 oder 4 Fingern erkennt) der Fahrer, wo der Gast hin will und hält gegebenenfalls.



Das Mädchen flirtet mit mir

Irgendwann bemerke ich, hinten im Bus sitzt eine **Europäerin**, die ihr Haar mit Tüchern vor dem allgegenwärtigen Staub schützt. Gegen Mittag machen wir den ersten Halt, den die Mitreisenden weniger zur Versorgung als zur Entsorgung nutzen. Das ist nicht einfach, denn außer einigen Verkaufsständen erkenne ich keine "Infrastruktur", dafür reichlich viele herumlaufenden Händlerinnen. Es geht weiter, die Nationalstraße führt parallel zur Küste entlang, das bedeutet, daß wir rechtwinklig auch die kleinen Täler queren müssen der in den nahen Atlantik mündenden Flüsse. Als ich mir gerade ausgerechnet habe, noch am späten Nachmittag mein Ziel Sassandra an der Mündung des gleichnamigen Flusses erreichen werde, beginnt der Busmotor zu stottern, langsam, fast asthmatisch schleicht er

⁷ brauchbare Bahnnetzwerke hatten vor allem die britischen Kolonien, zB Ostafrika, Ägypten, Nigeria und das Südliche Afrika. In den französischen Kolonien gab es nur Stichbahnen mit Ausnahme Algerien, im belgischen Kongo verbanden nur Bahnbruchstücke den schiffbaren Kongo-Fluß, indem sie Flußschnellen umgingen. Die portugiesischen Kolonien ergänzten mit ihren Bahnstrecken vorwiegend die benachbarten britischen Rohstoffzentren mit den Häfen. Allerdings hatte Deutschland in der 30-jährigen Kolonialzeit ein brauchbares Streckennetz erstellt, das zT heute noch genutzt wird. Der Traum einer Afrika durchdringenden CC-Bahn, als Cairo-Captown ist nie fertig geworden.

⁸ Die schlimmsten Omnibusunfälle habe ich in Nigeria gesehen, aber auch in Kenia mit Dutzenden von Toten.

Busreise durch die Elfenbeinküste.

Tagebuch 6.3.2014

die Hügel hinauf.

Als eine Pause in **Yokouboué** ansteht, spricht mich die mitfahrende Europäerin an, wo ich denn hinfahren wolle und es stellt sich raus, auch sie hat **Sassandra** als Ziel. Sie kauft sich an einer der die Straße flankierenden Garküchen eine Art Maultasche und ißt sie aus der hohlen Hand, sie scheint keine Berührungsängste im Umgang mit den Menschen zu haben, im Gegenteil, immer wieder spricht sie andere wartende Mitreisende oder hier lebende Händler an, die sich ihr auch gerne zuwenden. Und sie hat offensichtlich keine Bedenken die Gaben der Menschen anzunehmen, nämlich wie diese zu essen. Ich hingegen erstehe nur einige Bananen, nach dem Motto "*to cook, to peel or let it*".



Essensstand am Wegesrand

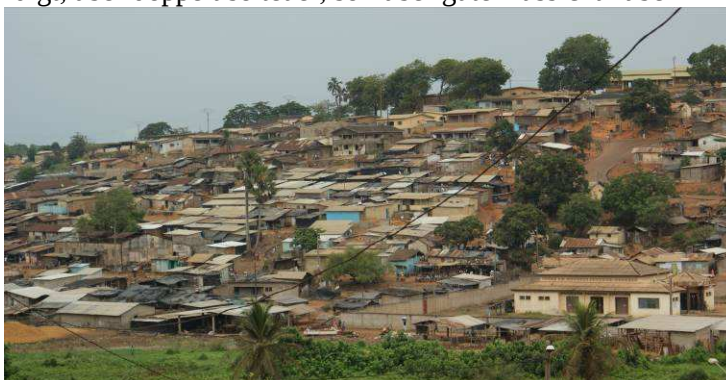
Der Aufenthalt dauert eine halbe Stunde, eine Stunde, anderthalb Stunden, ich werde unruhig, der Nachmittag verläuft - im Dunkel soll man nicht mehr unterwegs sein! Außer überladenen Bussen und einigen ebenfalls überladenen PKWs fährt auf dieser Straße nicht viel. Als dann endlich ein gut besetzter Kleinbus anhält, damit seine Mitfahrer sich versorgen können, frage ich den Fahrer, ob er nach **Sassandra** fahren werde. Als er bejaht, laufe ich schnell zu der jungen Frau (die auf mein Gepäck aufpaßt) und fragte, ob sie mitfahren wolle, wir hätten die Chance einen überladenen Bus nach Sassandra zu nutzen. Schnell sind wir untergebracht, der Rucksack verschwindet irgendwo im hinteren Teil des Busses unter den Sitzen. Natürlich muß ich ein neues Ticket lösen, was mich allerdings überrascht, für die Hälfte des Weges (ca 150km) soll

ich fast so viel zahlen, wie ich am Morgen für die gesamte Strecke von 300 km zahlte.

Ich habe keine Auswahl, außerdem ist der Betrag für unsere Verhältnisse gering, 4000 fs, ca 6,50 €. Dieses Mal habe ich keinen so gemütlichen Platz, ich sitze eingeklemmt zwischen den Einheimischen, neben mir eine junge Frau mit einem **kleinen Kind**, daß neugierig mich von oben bis unten anschaut und schließlich vorsichtig beginnt meine freie Haut an den Armen anzufassen. Als eine Reihe vor mir ein Baby zu weinen beginnt (was nicht oft vorkommt), winke ich ihm zu, darauf wird es still und dann schläft es ein. Darauf dreht sich die Mutter zu mir um und bedankt sich mit einem Lächeln.

Als es zu dämmern beginnt erreichen wir durchgeschuckelt einen Ort, der nur aus Buden besteht, hier werden wir freundlich hinaus komplimentiert. Und dann stehen wir in Nowhere. Bald erfahren wir, daß sei der **Abzweiger** nach Sassandra, denn bis ans Meer sind es noch 10 Kilometer und die Hauptstraße führe in sicherem Abstand zu den Buchten und Steilabhängen entlang Richtung Liberia⁹. Bei der Reisevorbereitung hatte ich in meinem Reisehandbuch (das aber schon älter ist) 2 Hotels ausgesucht: "Hotel Grau" im Norden an der Bucht und weiter im Süden "Hotel Le Pollet", ersteres direkt in der "Innenstadt", zweites südlich davon auf erhöhtem und vermutlich mit besserer Luft. das erstere ca 10€, das zweite besser angekündigt, aber doppelt so teuer, soll aber gute Aussicht haben

Schon im Sammeltaxi hatte sich ein schmucker junger Mann mit Bärtchen an uns gewendet, besonders an die kommunikationsfreudige **Französin**, die sich als Mirjam vorstellte, und gefragt, ob wir ein Quartier bräuchten, nein antwortete sie, sie würde Freunde besuchen. Als er merkt, daß wir kein Pärchen bilden, bietet er mir ein wunderbares Hotel in traumhafter Lage auf einem Berge über der Hafenbucht an, sehr preiswert in der



Sassandra wird als schöner Ort in traumhafter Lage beschrieben

⁹ die Reisewarnung der Bundesrepublik rät dringend davon ab in diesen Regionen vor der Grenze alleine (in öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen, denn hier gäbe es oft Überfälle.

Busreise durch die Elfenbeinküste.

Tagebuch 6.3.2014

Größenklasse von ca 20 €. Das nehme

ich gerne an, denn im Dunkeln ein Hotel zu finden ist immer riskant. Darauf telefoniert er (angeblich) mit dem "Chef" und handelt für mich einen sehr guten Preis aus. Das Taxi fährt mich direkt zum **Hotel de Terrasse**.

Der freundliche Mitreisende bestand darauf für uns die Fahrkarten zu zahlen - danke schön! Soweit die Dunkelheit es zulässt erkenne ich die "traumhafte" Lage, unter mir sehe ich die dürtig beleuchteten Fischerboote, einige Grillfeuer und wenig Straßenbeleuchtung. Als ich mir euphorisch das Hotel (bei bescheidener Beleuchtung) anschau, muß ich konstatieren, die Ausstattung entspricht nicht dem erfüllten Ambiente. Egal, ich habe ein akzeptables Quartier. Weil **Sassandra** in meinem Reisehandbuch als typisch und originell beschrieben wird, hatte ich mir dort ein Quartier gesucht. Ich hatte gut gewählt. Der einst wichtige Fischereihafen hat seine frühere Bedeutung durch den westlich liegenden neu ausgebauten Hafen von San Petro verloren, weshalb er den Charme der 60er Jahre erhalten hat. Zahlreiche bis zu 20 Meter lange Pirogen liegen als Fischerboote am Strand.



im rechten Rondalow nahm ich Quartier

Leider ist der deutsche Chef nicht, da, erfahre ich vom drögen Personal. **Le Patron** sei in Deutschland, wird auf gezielte Frage geantwortet. Um 1900 Uhr animiere ich jemanden von der verschlafenen Personal mir ein Abendessen zu bereiten, es wird einfacher gekochter Reis, dazu Zwiebeln und gekochte Tomaten, dazu Bier. Als ich später versuche Getränke für die Nacht zu ordern, stellt sich das Personal, das lieber mit dem I-Pat spielt als meine Wünsche nach Essen und Trinken erfüllt, besonders hartleibig, denn sowohl der Mann, als auch die Frau behaupten, sie hätten nichts zu trinken.

Deshalb gehe ich in die Kühe, lasse die großen Kühlschränke öffnen, finde aber kein gekühltes und sauberes Mineralwasser, worauf ich die letzte Bierflasche beschlagnahme. Ich sitze noch eine zeitlang auf der schönen Terrasse, schaue zum Hafen hinunter zur Bucht, zu den Booten, zu den Menschen. Die Palmenzweige rauschen angenehm, die **Brandung** grollt bis hier oben hinauf, bisweilen lassen sich auch Rufe der Menschen dort unten hören. Das Leben am Ufer ist zwar nicht so lebhaft wie in den Hafenstädten, die ich vor 2 Jahren in Ghana besucht hatte, aber die Atmosphäre bringt Afrika gut rüber.



So bot sich am nächsten Tag der Blick von der Terrasse, links das große Haus beherbergt den Fischmarkt

Gegen 2100 Uhr gehe ich müde zu Bett, informiere mich aber in meiner Literatur über die **Sehenswürdigkeiten** und ob es lohnender sei eine Pirogenfahrt auf dem Unterlauf des Sassandra-Flusses zu unternehmen, oder den Mangrovenwald jenseits der Hafenbucht zu besuchen.

Wetter 08 12 16 20

05 4/5 06 schwül gefahren ca 265 km, Ausgaben 22 €